

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Pengertian transportasi secara harfiah adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Menurut Murwandono (2014) transportasi adalah proses pergerakan atau perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam kehidupan sehari-hari.

Menurut Miro (2012) transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu..

Pertumbuhan suatu kota ditandai dengan terjadinya keragaman dan peningkatan aktifitas serta pergerakan penghuninya. Perkembangan ruang kota menjadi salah satu faktor perkembangan transportasi dan menyebabkan perubahan system transportasi itu sendiri serta pelayanan terhadap pengguna jasa transportasi. Jasa transportasi terus berkembang dari masa ke masa seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk. Penyediaan fasilitas-fasilitas transportasi diperlukan untuk melayani aktifitas dan pergerakan penduduk tersebut. Manusia dalam melakukan aktifitasnya perlu berinteraksi satu dengan lain, yang memerlukan alat penghubung yaitu angkutan. Angkutan merupakan sarana untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Setiap kota yang ada di Indonesia hendaknya memiliki suatu sistem angkutan umum yang dapat bekerja secara efektif dan efisien (Setidy, 2018)

2.2 Angkutan Umum Penumpang

Transportasi umum atau angkutan kota adalah sarana transportasi yang digunakan secara bersama-sama. Transportasi angkutan kota tersebut di Indonesia memegang peranan yang sangat penting (Gunardo, 2014). Angkutan umum penumpang merupakan angkutan umum yang menggunakan sistem sewa atau bayar. Dimana tujuan angkutan umum untuk menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat (Sriastuti, 2015). Dalam usaha

memahami karakteristik pengguna angkutan umum, ada baiknya terlebih dahulu kita kaji dari karakteristik masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum. Ditinjau dari pemenuhan akan kebutuhan mobilitasnya, masyarakat perkotaan dibagi dalam 2 (dua) kelompok yaitu *choice* dan *captive*.

1. Kelompok *choice* yaitu sekelompok orang yang mempunyai pilihan (*choice*) dalam pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, yaitu pilihan dalam menggunakan kendaraan pribadi atau menggunakan angkutan umum.
2. Kelompok *captive* yaitu sekelompok orang yang tergantung pada angkutan umum untuk pemenuhan kebutuhan mobilitasnya (Andriansyah, 2015)

2.2.1 Peranan Angkutan Umum Penumpang

Berdasarkan Andriansyah (2015), peranan utama angkutan umum penumpang adalah:

1. Menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat yaitu aman, cepat, murah, dan nyaman.
2. Membuka lapangan kerja.
3. Pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi.

Transportasi umum penumpang berperan dalam melayani pergerakan masyarakat untuk memenuhi kegiatannya sehari-hari. Peranan lain angkutan umum adalah pengembangan suatu wilayah, pengendalian lalu lintas dan penghematan energi.

2.2.2 Dasar hukum angkutan umum

Dasar hukum yang berkaitan dengan angkutan umum, mekanisme perhitungan tarif serta Undang-Undang lalu lintas dan jalan, yaitu :

1. SK Dirjen No. 687 tahun 2002 tentang Pedoman teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur
2. Peraturan Menteri Perhubungan Darat No. KM 31 tahun 2015, Tentang Tarif dasar batas atas dan batas bawah angkutan penumpang antar kota antar propinsi kelas ekonomi di jalan dengan mobil bus umum.
3. Undang-Undang No. 22 tahun 2009, Tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

4. Peraturan Menteri Perhubungan Darat No. KM 52 tahun 2006, Tentang mekanisme penetapan tarif dan formula perhitungan biaya pokok angkutan penumpang dengan mobil bus umum antar kota kelas ekonomi. Yang menyebutkan “besaran tarif dasar batas atas untuk angkutan penumpang dengan mobil bus umum antar kota adalah 30% diatas biaya pokok”.
5. Kepmen Perhubdar No. 15 Tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek.

2.2.3 Moda Transportasi

Pemilihan moda transportasi dipengaruhi oleh beberapa faktor yang terdiri dari Segi pelayanan, Keandalan dalam bergerak, Keperluan, Keselamatan dalam perjalanan, Fleksibilitas, Biaya, Tingkat Polusi, Jarak Tempuh, Penggunaan bahan bakar dan Kecepatan gerak (Andriansyah, 2015)

Dilihat dari pandangan (Miro dalam andriansyah 2015) terdapat 2 kelompok pengguna moda transportasi antara lain :

1. Kendaraan pribadi (*Private Transportation*) yaitu moda transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya kemana saja atau bahkan mungkin saja dia tidak memakainya sama sekali.
2. Kendaraan umum (*Public Transportation*) yaitu moda transportasi yang diperuntukan buat bersama (orang banyak) kepentingan bersama serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan.

2.3 Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasional kendaraan adalah biaya yang dikenakan kepada pengelola angkutan dalam pengelolaan transportasi (Abbas Salim, 2016). Sesuai Standart Direktorat Jenderal Perhubungan Darat RI (2002), biaya operasional kendaraan dapat dibagi menjadi dua, Biaya Langsung dan Biaya Tak Langsung.

Menurut (Tjokroadiredjo, 1997 dalam Morgan, 2018) Biaya Operasional Kendaraan (BOK) tergantung dari jumlah dan jenis kendaraan yang digunakan

serta tujuan dilakukan perjalanan tersebut. BOK juga berpengaruh dari bentuk geometri permukaan jalan yaitu apabila melewati jalan yang punya banyak tanjakan terjal maka pengeluaran BBM pun lebih banyak sehingga besar BOK menjadi lebih tinggi.

2.3.1 Biaya Langsung

Biaya langsung adalah nilai yang berkaitan langsung dengan produksi jasa transportasi. Dibedakan menjadi dua jenis yaitu (Pedoman Teknis Dephub RI nomor 687 tahun 2002)

1. Biaya Tetap

Biaya tetap adalah biaya yang tidak berubah-ubah atau tidak terpengaruh karena pengoperasian kendaraan. Yang terdiri dari beberapa variabel antara lain (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002) :

- **Penyusutan kendaraan**

Penyusutan dianalisis menggunakan pola garis lurus. Pada kendaraan baru, harga kendaraan dinilai belinya biaya balik nama serta muat, sedangkan untuk kendaraan lama, harga kendaraan dinilai berdasarkan harga perolehan. Nilai residu/sisa kendaraan sebesar 20% dari harga beli kendaraan (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002)

- **Pajak Kendaraan**

Kendaraan yang dioperasikan untuk pelayanan umum biasanya diharuskan untuk membayar pajak. Pajak kendaraan biasanya dibayarkan untuk jangka waktu satu tahun sekali yang besarnya sudah ditetapkan oleh pemerintah berdasarkan ukuran dan tahun kendaraan (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002)

- **Pendapatan operator Kendaraan**

Pendapatan operator bus sangat dipengaruhi oleh banyaknya produksi yang didapatkan, selain itu banyaknya penumpang yang naik atau menggunakan jasa angkutan juga berpengaruh pada besar pendapatan operator bus. (Pedoman Teknis Departemen

Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002)

2. Biaya Berubah

Biaya berubah adalah biaya yang besar biayanya dipengaruhi oleh pengoperasian kendaraan. Biaya ini meliputi (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002)

- Bahan Bakar Minyak (BBM)

Besarnya penggunaan bahan bakar kendaraan ini sangat tergantung dengan kondisi kendaraan, kondisi jalan yang dilalui serta cara pengemudi menjalankan kendaraannya. Untuk kondisi kendaraan yang masih baik dan dengan kondisi jalan yang relatif lurus dan datar, pengalaman serta cara pengemudi yang lebih pengalaman akan lebih irit pemakaian bahan bakarnya. Tetapi dengan kondisi sebaliknya tentu akan menghabiskan bahan bakar yang lebih banyak. (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002)

- Ban

Secara umum, fungsi dari ban untuk semua jenis kendaraan, baik roda dua, roda empat atau lebih, truk bahkan sepeda sekalipun tetap sama yaitu untuk menahan beban, meredam guncangan, meneruskan fungsi pengereman dan traksi ke permukaan jalan, dan mengendalikan arah gerak kendaraan. agar dapat berfungsi dengan baik, ban angkutan sebaiknya diganti setelah 35.000 km (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002)

- Servis Kecil

Servis kecil dilakukan dengan patokan km-tempuh antar- servis yang baiknya dilakukan sebulan sekali disertai penggantian oli mesin, gemuk, oli rem serta upah servis. (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002)

- Servis Besar

Servis besar dilakukan setelah beberapa kali servis kecil atau dengan patokan km-tempuh yaitu 12.000, yaitu penggantian oli mesin, oli gardan, oli tranmisi, oli rem, gemuk, filter udara, filter

oli, upah servis dan lain-lain (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002)

- General Overhaul

Biaya overhaul mesin sebesar 5% dari harga chasis 70% dari harga kendaraan dan overhaul mesin dilakukan setiap 250.000 km (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002)

- Penambahan Oli

Penambahan Oli dilakukan setelah km-tempuh, pada km tertentu. Namun pada kenyataannya kendaraan umum dilapangan, selalu diadakan penambahan oli. Hal ini dikarenakan kondisi kendaraan yang sudah beroperasi beberapa lama sehingga terjadi kebocoran oli pelumas kedalam pembakaran. (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002)

- Cuci kendaraan

Bus sebaiknya dicuci setiap hari dengan tujuan agar penumpang merasa nyaman ketika menggunakan jasa angkutan umum tersebut. (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002)

- Asuransi

Angkutan umum penumpang juga biasanya diwajibkan untuk membayar asuransi jasa raharja yang bertujuan untuk tunjangan kecelakaan bagi pengemudi maupun penumpangnya. Biaya ini biasanya dibayar tiap tahun bersamaan dengan pembayaran pajak. (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002)

- Tarif Tol

Tol adalah jalan berbayar, kendaraan yang melintasi jalan tol diharuskan membayar tarif tol yang ditetapkan. Pembayaran dilakukan setiap kali keluar gerbang tol yang dituju.

Untuk menghitung besar biaya pokok, dapat digunakan pedoman yang dimasukkan ke dalam Tabel 2.1

Tabel 2.1 Pedoman perhitungan Biaya Pokok

NO	Uraian	Satuan	Angkutan Kota				
			Bus besar		Bus sedang	Bus kecil	Mobil penumpang umum (MPU)
			Bus DD	Bus SD			
1.	Masa Penyusutan kendaraan	Th	5	5	5	5	5
2.	Jarak Tempuh rata-rata	Km/hr	250	250	250	250	250
3.	Bahan Bakar Minyak	Km/lt	2	3.6-3	5	7.5-9	7.5-9
4.	Jarak Tempuh Ganti Ban3)	Km	24.000	21.000	20.000	25.000	25.000
5.	Ratio pengemudi/Bus	Org/kend	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
6.	Ratio Kondaktur/Bus	Org/kend	1.2	1.2	1.2	-	-
7.	Jarak Tempuh Antar Service kecil	Km	5.000	5.000	4.000	4.000	4.000
8.	Suku Cadang/Service Besar	Km	10.000	10.000	10.000	12.000	12.000
9.	Pengantian minyak motor	Km	4.000	4.000	4.000	3.500	3.500
10.	Pengantian Minyak rem	Km	8.000	8.000	8.000	12.000	12.000
11.	Pengantian gemuk	Km/kg	3.000	3.000	3.000	4.000	4.000
12.	Penggantian Minyak Gardan	Km	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
13.	Penggantian Minyak Persneling	Km	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
14.	Hari Jalan Siap operasi	Hr/th	365	365	365	365	365
15.	SO: SGO	%	80	80	80	80	80
16.	Nilai Residu	%	20	20	20	-	-

Sumber : Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI Nomor 687 Tahun 2002

2.3.2 Biaya Tak Langsung

Biaya tak langsung adalah biaya yang tidak berhubungan langsung dengan produksi yang diberikan. Biaya tidak langsung meliputi (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002)

1.) Biaya pegawai kantor selain operator kendaraan

- Gaji pegawai selain operator kendaraan
- Uang lembur
- Tunjangan

2.) Biaya pengolahan

Ialah biaya administrasi atau biaya pengolahan yaitu antara lain biaya pengolahan dan administrasi kantor, pengolahan pool, pengelolaan dan peralatan bengkel, listrik air, telpon, perjalanan dinas, biaya pemasaran dll.

2.4 Karakteristik

2.4.1 Penumpang

Penumpang adalah semua orang yang di angkut didalam pesawat udara maupun kendaraan transportasi lainnya, dengan adanya perjanjian dari perusahaan barang dan jasa dengan seorang individual untuk mendapatkan suatu jasa dan harga (Djamarjati, 1995).

Untuk menganalisis daya beli penumpang, perlu diketahui beberapa karakteristik penumpang antara lain, (Yakuub, 2011) :

- Karakteristik demografis / karakteristik gambaran penumpang
- Karakteristik perjalanan penumpang
- Pilihan dan prefensi penumpang

2.4.2 Karakteristik Demografis

Karakteristik demografis adalah karakteristik yang menggambarkan penumpang angkutan umum dan rumah tangganya. Karakteristik demografis meliputi usia, etnis, jenis kelamin, pendapatan rumah tangga, jumlah rumah tangga, pekerjaan, ketersediaan kendaraan untuk perjalanan dan kendaraan yang dimiliki (Yaakub, 2011). Untuk menganalisis daya beli penumpang dibutuhkan karakteristik usia, jenis kelamin, pekerjaan, pendapatan bulanan.

Menurut Black (1995) dalam Nazwirman (2017) karakteristik pengguna atau penumpang transportasi umum berkaitan dengan indikator-indikator berikut :

- Tingkat pendapatan

berhubungan dengan jenis pekerjaan, karena semakin tinggi tingkat pendapatan seseorang, semakin kecil minat mereka menggunakan angkutan umum.

- Faktor usia

Usia mempengaruhi karakteristik penumpang, biasanya dengan bertambahnya usia seseorang maka semakin malas menggunakan angkutan umum.

- Jenis kelamin

Jenis kelamin penumpang mempengaruhi karakteristik penumpang, seperti adanya penumpang wanita yang kebanyakan tidak bisa mengemudi.

- Jenis pekerjaan

Berpengaruh terhadap pendapatan, berpengaruh juga terhadap daya beli kebutuhan sehari-hari termasuk transportasi

2.4.3 Karakteristik perjalanan penumpang

Karakteristik perjalanan penumpang menggambarkan perilaku perjalanan penumpang *on board* yang meliputi durasi perjalanan, frekuensi perjalanan, tujuan perjalanan, moda perjalanan alternatif. Untuk menganalisis daya beli penumpang dibutuhkan karakteristik frekuensi perjalanan dan tujuan perjalanan (Yaakub, 2011).

Frekuensi perjalanan meliputi :

- Sering
- Sangat sering
- Jarang
- Sangat jarang

Tujuan perjalanan meliputi :

- Pekerjaan
- Belanja
- Kuliah
- Liburan/Silaturahmi

2.4.4 Pilihan dan preferensi penumpang

Karakteristik pilihan dan preferensi penumpang menggambarkan pandangan penumpang terhadap bus/transportasi yang dinaiki. Karakteristik preferensi penumpang meliputi tingkat kepuasan penumpang, tingkat penggunaan kembali transportasi tersebut, dan tingkat merekomendasi transportasi tersebut kepada orang lain (Moudia, 2018). Adapun untuk menganalisis daya beli penumpang dibutuhkan pandangan penumpang mengenai tarif yang berlaku, kepuasan penumpang mengenai pelayanan transportasi dan alokasi biaya untuk transportasi (Tamin, 1999)

2.4.5 Ability To Pay (ATP)

Merupakan kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal (Tamin, 1999).

2.4.6 Willingness To Pay (WTP)

adalah kemauan pengguna mengeluarkan imbalan atas jasa yang telah diterimanya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan atas persepsi pengguna terhadap tarif dan jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Dalam menentukan tarif sering terjadi perbedaan antara ATP dan WTP, perbedaan tersebut antara lain (Tamin, 1999) :

a. ATP lebih besar dari WTP

Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar daripada keinginan membayar jasa tersebut. Ini terjadi bila pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah, pengguna pada kondisi ini disebut *choiced riders*.

b. ATP lebih kecil dari WTP

Kondisi ini merupakan keadaan dimana keinginan pengguna unruk membayar jasa tersebut lebih besar dari pada kemampuan membayarnya. Hal ini mungkin terjadi bagi pengguna yang mempunyai penghasilan yang relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa angkutan sangatt tinggi, sehingga keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut relatif lebih dipengaruhi oleh utilitas, pada kondisi ini pengguna disebut *captive riders*.

c. ATP sama dengan WTP

Kondisi ini menunjukkan bahwa antara kemampuan dan keinginan membayar jasa tersebut adalah sama, pada kondisi ini terjadi keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut.

Untuk penentuan tarif angkutan umum berdasarkan analisis perbandingan ATP dan WTP dapat dilakukan dengan penerapan beberapa hal dibawah, antara lain (Tamin, 1999)

- a. Karena WTP merupakan fungsi dari tingkat pelayanan angkutan umum, bila nilai WTP masih dibawah ATP, maka masih dimungkinkan menaikkan nilai tarif dengan perbaikan tingkat pelayanan angkutan umum.
- b. Karena ATP merupakan fungsi dari kemampuan membayar, maka besaran tarif angkutan umum yang diberlakukan tidak boleh melebihi ATP kelompok sasaran.
- c. Intervensi/campur tangan pemerintah dalam bentuk subsidi langsung atau silang dibutuhkan pada kondisi dimana besaran tarif angkutan umum yang berlaku lebih besar dari ATP, hingga didapat besaran tarif angkutan umum maksimum sama dengan nilai ATP.

Dalam menentukan tarif dianjurkan untuk memperhatikan hal hal sebagai berikut (Tamin, 1999)

1. Tidak melebihi ATP
2. Berada antara nilai ATP dan WTP, bila akan dilakukan penyesuaian tingkat pelayanan.
3. Bila tarif yang diajukan berada dibawah perhitungan tarif, namun berada diatas nilai ATP maka selisih tersebut dapat dianggap sebagai beban yang harus ditanggung oleh pemerintah.
4. Bila perhitungan tarif, pada suatu jenis kendaraan berada jauh dibawah ATP dan WTP maka terdapat keleluasaan dalam perhitungan/pengajuan nilai tarif baru, yang selanjutnya dapat dijadikan peluang penerapan subsidi silang terhadap jenis kendaraan lain yang kondisi perhitungan tarifnya diatas ATP.

2.5 Penelitian Terdahulu

Pada bab ini, akan diuraikan beberapa penelitian terdahulu yang bersangkutan dengan penelitian yang sedang saya kerjakan.

Tabel 2.2 Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Tahun	Lokasi	Hal yang dikaji	Permasalahan	Penyelesaian	Perbandingan
1	Andre Beny Saputra	2021	Surabaya – Kecamatan Pare, Kediri	Peneliti menganalisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay dan Willingness To Pay	Besaran tarif berdasarkan BOK sebesar Rp.27.000, berdasarkan ATP sebesar Rp. 40.043,03 dan nilai <i>Willingness To Pay</i> (WTP) sebesar Rp. 22.779,49. Dengan tarif yang berlaku saat ini adalah sebesar Rp. 25.000	Penumpang memiliki Kemampuan dalam membayar tarif angkutan umum yang tinggi tetapi, kemauan penumpang dalam membayar tarif angkutan umum cenderung rendah.	<p>Persamaan: Menganalisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, <i>Ability To Pay</i> dan <i>Willingness To Pay</i></p> <p>Perbedaan: trayek yang diteliti adalah Surabaya – Pare</p>
2	Rifky Fadhiel Brouwer	2023	Sidoarjo – Gresik	Peneliti menganalisis Okupansi Dan Kelayakan tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)	Masyarakat merasa tidak nyaman ketika menggunakan angkutan umum jika nilai load factor 70%	Peningkatan pelayanan pada bus trans jatim agar kemauan penumpang dalam membayar juga meningkat	Persamaan : Menganalisis berdasarkan biaya operasional kendaraan dan Okupansi atau kemauan penumpang untuk membayar

No	Peneliti	Tahun	Lokasi	Hal yang dikaji	Permasalahan	Penyelesaian	Perbandingan
							Perbedaan: Evaluasi tarif tidak menggunakan nilai ATP atau kemampuan penumpang untuk membayar, trayek yang diteliti yaitu Sidoarjo – Gresik
3	Setidy L. Morgan	2018	Kota Baubau	Peneliti mengevaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay Dan Willingness To Pay	Analisis Berdasarkan Ability To Pay Dan Willingness To Pay	Meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum dapat dilakukan dengan penyesuaian tingkat pelayanan	<p>Persamaan : Menggunakan Analisis berdasarkan <i>ability to pay</i> dan <i>willingness to pay</i></p> <p>Perbedaan : Hanya menggunakan analisis Berdasarkan <i>ability to pay</i> dan <i>willingness to pay</i>, trayek yang diteliti dalam kota Bau-Bau</p>

No	Peneliti	Tahun	Lokasi	Hal yang dikaji	Permasalahan	Penyelesaian	Perbandingan
4	Revy Safitri	2016	Kota Pangkal Pinang	Peneliti mengevaluasi tarif angkutan umum berdasarkan <i>ability to pay</i> dan <i>willingness to pay</i>	Kemauan masyarakat untuk membayar angkutan umum lebih rendah daripada kemampuan membayar	Meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum dapat dilakukan dengan penyesuaian tingkat pelayanan	Persamaan : Mengevaluasi berdasarkan <i>ability to pay</i> dan <i>willingness to pay</i>
							Perbedaan : evaluasi tidak berdasarkan biaya operasional kendaraan
5	Priyandi Murwan dono	2014	Kota Solo	Peneliti mengevaluasi tarif angkutan umum berdasarkan <i>ability to pay</i> dan <i>willingness to pay</i> serta <i>break event point</i>	Masyarakat belum memiliki kemampuan dan kemauan untuk membayar tarif yang berlaku saat ini	Meningkatkan sarana dan prasarana, kenyamanan dan memperbaiki sistem operasional bus BST koridor 3	Persamaan : Mengevaluasi berdasarkan biaya operasional kendaraan, <i>ability to pay</i> dan <i>willingness to pay</i>
							Perbedaan : Mengevaluasi berdasarkan <i>break event point</i>